

УДК [947+957] «18» (092) Н.Х. Бунге

Тодорюк О.Б.

ФІНАНСИСТ, ЕКОНОМІСТ І ДЕРЖАВНИЙ ДІЯЧ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ М.Х. БУНГЕ (1823-1895) ПРО ЗНАЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ ДЛЯ УКРАЇНИ (друга половина XIX ст.)

У статті висвітлюються погляди М.Х. Бунге на будівництво та роль залізниць у південно-західному краї (Україні) Російської імперії. Робиться наголос на характеристиці М.Х. Бунге будівництва мережі залізниць в Україні середини XIX ст., на економічному та стратегічному значенні залізниць, на ролі м. Києва у торговельних процесах імперії.

Ключові слова: залізниця, економіка, торгівля, пасажирські перевезення, Україна

Перетворення, здійснені Міністерством фінансів Російської імперії в 1881- 1886 рр., склали важливий етап в економічній політиці російського уряду. Такі заходи, як пониження викупних платежів колишніх приватновласницьких селян і переклад їх на обов'язковий викуп, відміна подушної податку, створення Селянського поземельного банку і прийняття перших актів робочого законодавства фактично були продовженням великих реформ 1860-х років і сприяли частковому вирішенню проблем, що залишилися після відміни кріпосного права. Політика, спрямована на підтримку вітчизняної промисловості, реорганізацію залізничного господарства, активізацію розрахункового балансу Росії, перебудову податкової системи на прибутковій основі і підготовку грошової реформи, забезпечила передумови для прискорення індустріального розвитку країни у кінці XIX ст.

Ці заходи пов'язані з ім'ям Миколи Християновича Бунге (1823-1895 рр.), багатогранна діяльність якого досі недостатньо вивчена і оцінена. Він був ученим-економістом, професором університету св. Володимира у Києві, публіцистом, видатним діячем ліберального руху другої половини 1850-х - 1860-х років, учасником великих реформ [1]. Він входив до складу редакційних комісій, створених для підготовки відміни кріпосного права (1859-1860), а також комісій, що займалися перетворенням кредитної системи (1859-1860) і розробкою нового університетського статуту (1861). На початку 1880-х років М.Х. Бунге був покликаний до участі в державних справах, займав пости товариша міністра фінансів (1880-1881), міністра фінансів (1881-1886) і голови Комітету міністрів (1887-1895). Він увійшов до історії як видатний реформатор в часи царювання Олександра III, був безпосереднім попередником С.Ю. Вітте і П.О. Столипіна [2].

У своїй статті «Значение железных дорог Юго-Западного края» (1864) М.Х. Бунге зазначає, що у №183 «Санкт-Петербургских ведомостей» надрукована стаття О.А. Головачева, присвячена розвитку мережі залізниць в Росії [3]. Автор цієї статті, полемізуючи з «Московськими ведомостями», дійшов висновку, що важливою умовою економічного зростання країни, є будівництво двох важливих залізничних ліній: одна – з Москви до Тули, Орла, Курська, Харкова і Таганрога, або Ростова; інша – від Харкова, через

Полтаву, Київ, Житомир і Радзивилів до австрійської границі. Таким чином, згідно плану О.А. Головачова, Одеса або зовсім виключалася з мережі залізниць, або хоча б і з'єднувалася з Москвою і Петербургом, але не інакше, ніж через Київ, Полтаву, Харків, Курськ, Орел і Тулу [4].

Головні умови, які автор публікації наводив на користь запропонованого плану, полягали в наступному: а) Київ не може вважатися взагалі торговельним центром Південно-Західного краю; б) у військовому відношенні, залізниця від Москви на Харків і від Харкова на Київ до австрійського кордону важливіша, ніж від Москви на Орел до Києва; в) як у військовому, так і в комерційному відношенні більш потрібна залізниця від Києва на Вільно, ніж від Києва на Орел. Ставлячи промислові інтереси на перший план, військові на другий, О.А. Головачов не надає жодного значення політичним і громадським інтересам.

М.Х. Бунге не погоджується з таким розкладом О.А. Головачова і доводить його недоцільність. Він так і каже, що «не звертаючи уваги на стратегічне значення залізничної лінії від Москви на Київ, неможливо погодитися і з іншими доводами, які наводяться паном Головачовим, який вважає, що залізниця між Орлом і Києвом, яка буде проходити місцями достатньо населеними, все ж не обіцяє значних економічних вигод. Адже цукор і тютюн, єдині продукти, які відправляються з Києва до Москви, можуть бути перевезені за декілька днів, що Київ не отримує від Москви зовсім нічого. Тому що усі мануфактурні вироби у Києві переважно закордонні» [Там само, С. 186].

О.А. Головачов також відзначав, що лінія на Харків і до Таганрога, або Ростова, яка проходить проходитиме переважно через мало заселені степи, де мандрівники замість верб, будуть зустрічати на значних відстанях одні лише телеграфні стовпи, буде неефективною. Недоцільною слід вважати залізничну лінію від Полтави до Києва, яку планували збудувати майже паралельно до судноплавної частини Дніпра. Як недоцільними будуть залізниці, які не зв'язують прямим чином Одесу з Москвою і Петербургом, чи лінію між Києвом і Вільно (які не мають у торговельному відношенні нічого спільного), а також лінії, які заміщують водні шляхи - по Прип'яті до Мінська, по Сожу і Березині до Рогачова.

Ось чому М.Х. Бунге погоджувався з О.А. Головачовим, що якщо дивитися на питання про будівництво мережі залізниць з точки зору суто торговельної, то не слід не визнати, що в даний час необхідно: а) будувати залізниці у місцях найбільш населених; б) не витратити грошей на лінії, паралельні із судноплавними ріками, хоча б і на деякій від них відстані; в) не залишати без прямих сполучень найважливіші торговельні міста, як, наприклад, Москву та Одесу; г) не замінювати водного шляху залізницею, без крайньої в цьому потреби.

М.Х. Бунге робить висновок, що з точки зору інтересів того часу, лінії, проведені О.А. Головачовим, не тільки не представляють особливих вигод, але значно поступаються лініям від Москви на Орел і Київ до Одеси.

Переходячи відтак до оцінки торговельного значення Києва, М.Х. Бунге зауважує, що О.А. Головачов не торкнувся однієї дуже важливої проблеми. Будівництво та експлуатація мережі залізниць веде обов'язково до утворення внутрішніх концентрацій торгівлі. Такими центрами, наприклад, у Німеччині стали Бреславль і Франкфурт на Майні. Тобто, запевняє М.Х. Бунге, проводячи перші лінії залізниць, слід мати на увазі ці майбутні концентрації, основуючи відтак свої власні плани не тільки на концентрації торгівлі, але і на географічних умовах, з якими також потрібно рахуватися. М.І. Бунге вважав, що «географічні умови сприяють утворенню торговельної концентрації і що залізниця має першорядне важливе значення, у порівнянні з судноплавною рікою. Не кажучи вже про те, що взагалі залізниця, яка перетинає судноплавну ріку, обіцяє найбільші прибутки. Слід зауважити, що залізниці від Москви на Орел і від Києва до Одеси, перетинають течію Дніпра у пунктах, найбільш важливих в усіх відношеннях. Київ перебуває майже у 100 верстах від гирла Прип'яті, неподалік від впадання Десни і на значній відстані від порогів» [5, С. 318].

М.Х. Бунге також вважав, що хоча мілини і утрудняли плавання Дніпром, але дніпровські пароплави плавали протягом усього періоду судноплавства, від Києва до Кременчука і Катеринослава. Відповідно перешкоди, які зустрічалися під час плавання, за винятком надзвичайної засухи і спеки, не можуть бути віднесені до явищ постійних і непереможних. Ось чому залізниця на Київ може найкращим чином скористатися пасажирським і торговельним рухом по Дніпру, і представляє усі дані для того, щоб зробити Київ містом для збування мануфактурних виробів центральної Росії у західних і південно-західних губерніях, у смузі, в центрі якої перебуває Харків.

О.А. Головачов вважав, що Київ забезпечується в основному мануфактурними виробами із-за кордону. Дійсно, збут московських товарів у Південно-Західній Росії (читай Україні) зробився слабшим тому, що австрійські залізниці наблизили Київ до Європи і віддалили від Росії. В даному випадку програвали протекціоністи, які вимагали підвищення податків на товари, які завозилися до Росії, і тому захисники свободи торгівлі, могли подати один одному руку. Насправді, дивно заступатися за інтереси внутрішньої і заводської промисловості і залишати південно-західну смугу Росії без залізниць, що полегшує збування російських мануфактур у найбільш населеній місцевості. Дивно відстоювати свободу торгівлі і чекати добрих результатів вільного суперництва з іноземцями, позбавляючи разом з тим внутрішніх виробників засобів успішно витримувати боротьбу.

М.Х. Бунге був переконаний, що промислові інтереси Києва далеко не такі маленькі, як вважав О.А. Головачов. Київська губернія виробляла до 2,5 млн. пудів цукрового піску. Київ став центром торгівлі російським залізом у південно-західному краї Російської імперії. Київ та сусідні з ним міста закуповували мануфактурні товари на кролевецькій та іль'їнській ярмарках. По Дніпру, мимо Києва, пропливали багато суден з хлібом, сіллю, маслом, вином і лісовими виробами. Ось чому М.Х. Бунге передбачав, що якщо

залізниця з'єднає Київ з Одесою і Москвою, то Київ, в недалекому часі, зробиться пунктом, в якому зосередиться багато складів товарів. Він навіть зазначив, що засоби для будівництва товарних магазинів і складів біля майбутньої станції залізниці вже збиралися. Для початку вони будуть достатні. Із свого боку, державний банк передбачає, після закінчення облаштування складів, відкрити в київській конторі операцію позик під закладання товарів. О.А. Головачов, звичайно, ніколи не передбачав цих турбот про майбутнє як Києва, так і південно-західного краю України.

На закінчення, М.Х. Бунге сказав декілька слів про політичне значення будівництва залізниці від Києва до Москви. Він казав: «Винятково економічна точка зору призводить обов'язково до політичної байдужості і до помилок, за які доводиться платити пізніше ціною важких матеріальних жертв» [Там само, С. 328]. І посилається на той факт, що небагато з економістів відзначалися в цьому відношенні тією проникливістю і далекоглядністю, якими нас вражають статті Фрідріха Ліста. Цей великий патріот і економіко-політик бачив в залізницях Німеччини запоруку її майбутньої політичної єдності.

Микола Християнович вважав, що для Росії, при сполученні України з Москвою, справа йде не про встановлення зовнішньої політичної єдності, а про внутрішній органічний зв'язок держави і про способи його здійснення. М.Х. Бунге вважав, що чим ближче буде Київ до Москви, тим менше буде жити південно-західний край окремішністю, у винятковій сфері своїх місцевих інтересів, тим правильніше буде діяти польський елемент у своїх стосунках з Росією [6]. Тим скоріше будуть слабшати ті пагубні погляди, які порушують мирне процвітання і зумовлюють характерні заходи. Тяготіння Росії до південно-західної окремішності Російської імперії неминуче, і тому меншою буде при цьому втрата сил від різних суперечок. Тим швидшим буде економічний розвиток країни, і скоріше зникнуть сепаратистські устремління.

Література

1. Бунге Николай Христианович // Д.Н. Шилов. Государственные деятели Российской империи: Главы высших и центральных учреждений (1802-1917): Биобиблиографический справочник. – Изд. 2-е.
2. Степанов В.Л. Бунге Николай Христианович / В.Л. Степанов // Общественная мысль России XVIII – начало XX века: Энциклопедия: РОССГЭН, 2005. – С. 67-68.
3. Бунге Н.Х. Значение железных дорог для Юго-Западного края / Н.Х. Бунге // Киевлянин: Литературная и политическая газета Юго-Западного края. – 1864. – 12 сентября. – С. 1-2.
4. Головачов А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – Санкт-Петербург, 1881. – 406 с.
5. Бунге Н.Х. Монополия железнодорожного царства и ее ограничения / Н.Х. Бунге // Вестник Европы. – 1876. – Т. 2. – С. 314-352.
6. Тодорюк О.Б. Внесок М.Х. Бунге у розвиток залізничного транспорту Російської імперії / О.Б. Тодорюк // Мат. 12-ї Всеукр. наук. конференції

«Актуальні питання історії науки і техніки», 3-5 жовтня 2013 року, м. Конотоп. –К., 2013. - С. 333-335.

Тодорюк О.Б. Финансист, экономист и государственный деятель Н.Х. Бунге (1823-1895) о значении железных дорог для Украины (вторая половина XIX в.)

В статье освещаются взгляды Н.Х. Бунге на строительство и роль железных дорог в юго-западном крае (Украине) Российской империи. Делается упоминание на характеристике Н.Х. Бунге строительства сети железных дорог в Украине середины XIX ст., на экономическом и стратегическом значении железных дорог, на роли г. Киева в торговых процессах империи

Ключевые слова: железные дороги, экономика, торговля, пассажирские перевозки, Украина

Todorjuk O.B. Financier, economist and statesman N.Ch. Bunge (1823-1895) about the value of railways for Ukraine (second half of XIX of century)

In the article the looks of N.Ch. Bunge are illuminated to building and role of railways in the south-west edge (To Ukraine) of the Russian empire. Emphasized description of N.Ch. Bunge building of trackage in Ukraine of middle of XIX of item, on the economic and strategic value of railways, on a role Kyiv in the trade processes of empire

Keywords: railways, economy, trade, passenger transportations, Ukraine